

**Abstract til Trafikdage 23. – 24. august 2004.**

## **Ulykker på motorveje – årsagen sidder bag rattet**

Formand Sven Krarup Nielsen og psykolog Anna Louise Feerup, Havarikommisionen for Vejtrafikulykker.

Havarikommisionen for Vejtrafikulykker har i efteråret 2003 afsluttet en dybdeanalyse af alvorlige ulykker på motorveje. Baggrunden for undersøgelsen er et stigende antal ulykker og personskader på motorvejene samt beslutningen om at hæve hastigheden på dele af motorvejsnettet.

Dybdeanalysen omfatter 39 ulykker med 112 implicerede. Den anvendte analysemetode tager udgangspunkt i samspillet mellem trafikant, vej/omgivelser og køretøj umiddelbart før, under og efter ulykken. Datamaterialet, der ligger til grund for dybdeanalysen, indsamles dels fra forskellige myndigheder, dels direkte af Havarikommisionen. Metoden bidrager til et mere præcist billede af omstændighederne ved ulykkerne end ulykkesstatistikken og analyser heraf giver mulighed for. Analysen fører til udpegning af en række ulykkesfaktorer, der tilsammen har ført til ulykkens opståen, og et antal skadesfaktorer, der har bidraget til ulykkens alvorlighed.

Ingen af de 39 analyserede ulykker var sket, hvis føreren ikke havde begået en eller flere fejl. Der var altså trafikantrelaterede ulykkesfaktorer i alle ulykker. De mest markante resultater vedrører hastighed, risikoblindhed og selebrug.

### **Hastighed**

Over halvdelen af førerne i ulykkerne overskred de gældende hastighedsgrænser. I de fleste tilfælde lå hastigheden imidlertid ikke langt over grænsen. Kun få førere kørte med en hastighed over 130 km/t. I to tredjedele af ulykkerne var hastigheden enten medvirkende til ulykken eller forværrede de impliceredes skader. Det var ikke kun tilfældet for de meget hurtigkørende, men også for to tredjedele af dem, der kørte med en hastighed mellem 110 og 130 km/t.

I analysen af hastigheder trådte to meget forskellige grupper af førere frem: Førere, der kørte for hurtigt i forhold til dårligt vejr eller nedsat sigt, og førere, der kørte kritisk hurtigt i godt vejr. Den første gruppe bestod af helt almindelige trafikanter, hvis adfærd kunne betegnes som relativt upåfaldende, mens den anden gruppe af førere i højere grad kunne karakteriseres med forhold, der hænger sammen med risikabel adfærd og dårlig regleefterlevelse.

### **Risikoblindhed**

Næsten halvdelen af de involverede førere kan betragtes som risikoblinde. Det er karakteristisk for disse førere, at de ikke har en oplevelse af at have handlet uforsvarligt eller risikabelt hverken i ulykkesituationen, eller efter ulykken er sket. Risikoblindhed ses i samspil med flere af de øvrige ulykkesfaktorer, analysen har afdækket. Blandt andet er en følge af risikoblindhed i mange tilfælde at føreren tolker trafiksituationen forkert.

### **Selebrug**

11 af de 16 dræbte ville have overlevet, hvis de havde brugt sikkerhedssele. Hovedparten af førerne i de analyserede ulykker forklarer manglende selebrug med, at det er en dårlig vane, og udtrykker samtidig at de er vidende om selens betydning for sikkerheden. Flere af de overlevende mener dog fejlagtigt, efter at de har set køretøjets skader, at det har været en fordel for netop dem, at de ikke havde sele på.

Ovenstående faktorer peger på, at førerne i de analyserede ulykker ikke altid er i stand til at tolke trafiksituationen, risici og egne køreevner korrekt. For at kunne målrette forebyggelsestiltag er det derfor relevant at se nærmere på de processer der ligger bag førernes evne til at vurdere og tolke trafiksituationen og egne evner, hvilket blandt andet indebærer en forståelse af, hvad der fysisk er menneskeligt muligt i forhold til at forstå og tolke trafikken.